02 | 2012

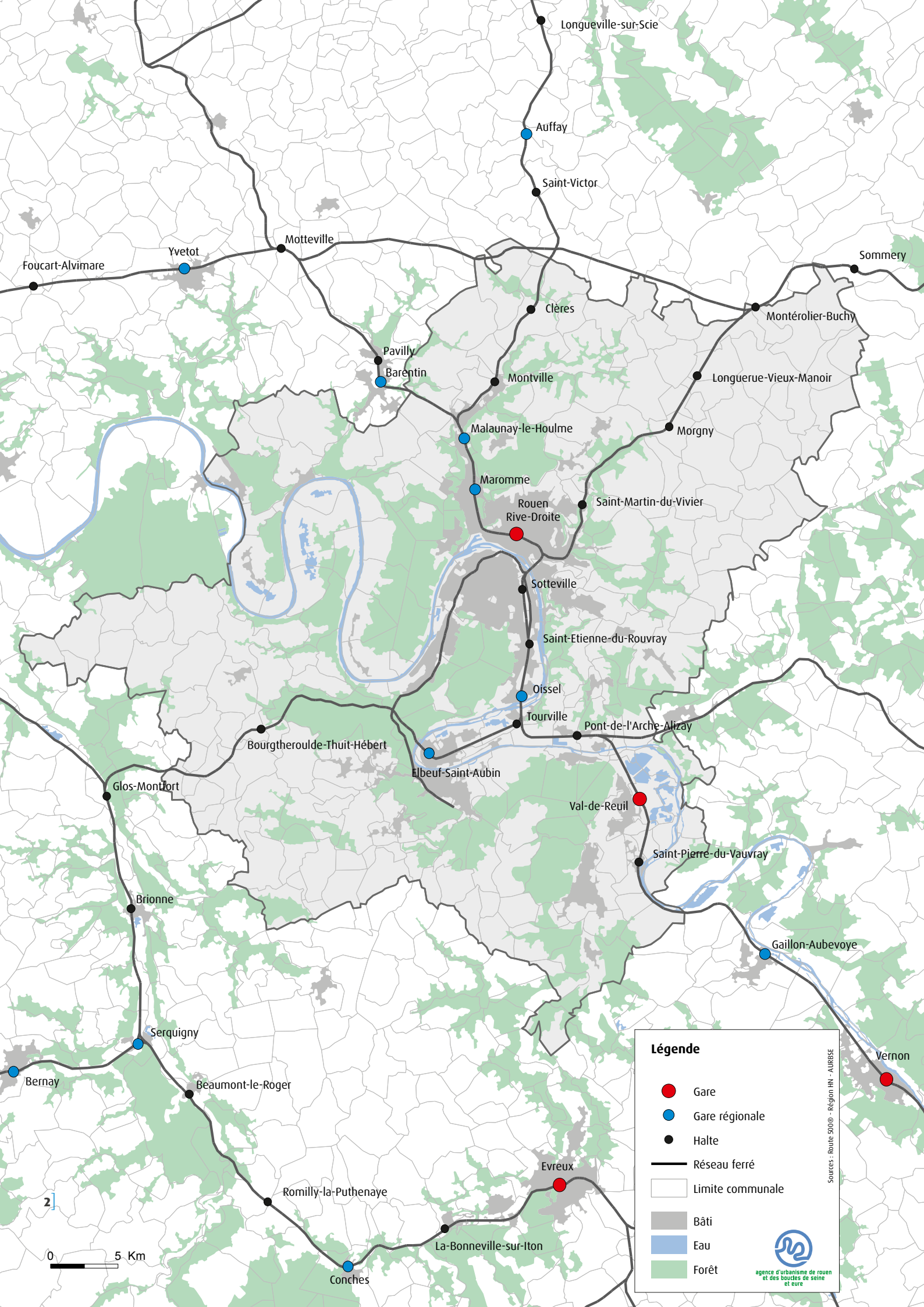
La nouvelle gare d'agglomération de Rouen

Du socle des acquis à la formalisation d'un projet

agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine
et eure

La nouvelle gare d'agglomération de Rouen

Du socle des acquis à la formalisation d'un projet


Longueville-sur-Scie
Auffay
Saint-Victor
Motteville
Yvetot
Foucart-Alvimare
Sommery
Clères
Montérolier-Buchy
Pavilly
Barentin
Montville
Longuerue-Vieux-Manoir
Malaunay-le-Houlme
Morgny
Maromme
Rouen
Rive-Droite
Saint-Martin-du-Vivier
Sotteville
Saint-Etienne-du-Rouvray
Oissel
Tourville
Pont-de-l'Arche-Alizay
Bourgtheroulde-Thuit-Hébert
Elbeuf-Saint-Aubin
Glos-Montfort
Val-de-Reuil
Saint-Pierre-du-Vauvray
Brionne
Gaillon-Aubevoye
Serquigny
Bernay
Beaumont-le-Roger
Vernon
Evreux
Romilly-la-Puthenaye
La-Bonneville-sur-Iton
Conches
0
5 Km
Légende
Gare
Gare régionale
Halte
Réseau ferré
Limite communale
Bâti
Eau
Forêt
Sources : Route 500® - Région HN - AURBSE
agence d'urbanisme de rouen et des boucles de seine et eure

La question d'une nouvelle gare d'agglomération a été abordée lors de l'élaboration du Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf. Le document, approuvé en 2001, a listé quatre sites possibles en première analyse, mais n'a pas statué sur une localisation précise de la gare, renvoyant à des études à mener ultérieurement.
Le Syndicat mixte chargé de la mise en œuvre du Schéma Directeur s'est ainsi associé dès 2003 avec la Région Haute-Normandie pour assurer la co-maîtrise des « Études de valorisation du réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine Rouen-Elbeuf », parmi lesquelles la recherche de la localisation optimale pour accueillir la nouvelle gare.

Plusieurs types d'études ont ainsi été menées depuis 2003 :
- des études de faisabilité, avec un volet gare, un volet tram-train et un volet capacité et exploitation.
Cette première étape, suivie par un comité de pilotage s'appuyant sur un comité technique et regroupant autour du Syndicat mixte et de la Région, les communautés d'agglomération de Rouen et d'Elbeuf, la ville de Rouen, le Département de Seine-Maritime, l'Etat, RFF et SNCF, a débouché fin 2005 sur un consensus en faveur du site de Saint-Sever avec un tunnel sous-fluvial, comme répondant le mieux aux exigences du projet.

- des pré-études fonctionnelles visant à vérifier, notamment au plan technique, l'opportunité du choix de localisation (étude des infrastructures ferroviaires de la nouvelle gare, étude sur le développement économique et l'immobilier, étude de pré-programmation du projet urbain autour de la gare, étude sur les transports collectifs, étude sur le devenir de la gare Rouen-Rive droite...).
Cette étape, également suivie par les décideurs réunis dans le comité de pilotage et liés par un accord cadre de partenariat et de financement, a débouché sur une phase de large concertation menée en 2008-2009.

Après la création de La CREA et la dissolution du Syndicat mixte, un certain nombre d'études ont été menées, sous maitrise d'ouvrage de La CREA (étude sur la desserte en transports en commun de la nouvelle gare, étude d'analyse comparée des sites d'implantation de la nouvelle gare) et sous maîtrise d'ouvrage du Grand Port Maritime de Rouen (étude sur la desserte fret locale). Leurs suivis et leurs résultats ont été partagés, mais de façon moins officielle, le comité de pilotage ne s'étant plus réuni après 2009.

Les fonctionnalités ferroviaires de la gare sont aujourd'hui intégrées au projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), mais le projet de gare et de son quartier, pris dans sa globalité, impacte de nombreux domaines de l'aménagement. Il est de nature à modifier le fonctionnement de l'agglomération.

Alors que des décisions importantes concernant la Ligne Nouvelle Paris Normandie vont être prises, et qu'en toute hypothèse, le projet de gare doit entrer dans une phase opérationnelle, il est apparu opportun à l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure de rassembler dans un document de synthèse l'ensemble des problématiques travaillées et réfléchies depuis 2003, par les acteurs publics et les bureaux d'études.

Sommaire

1. Les éléments stratégiques du projet page 7

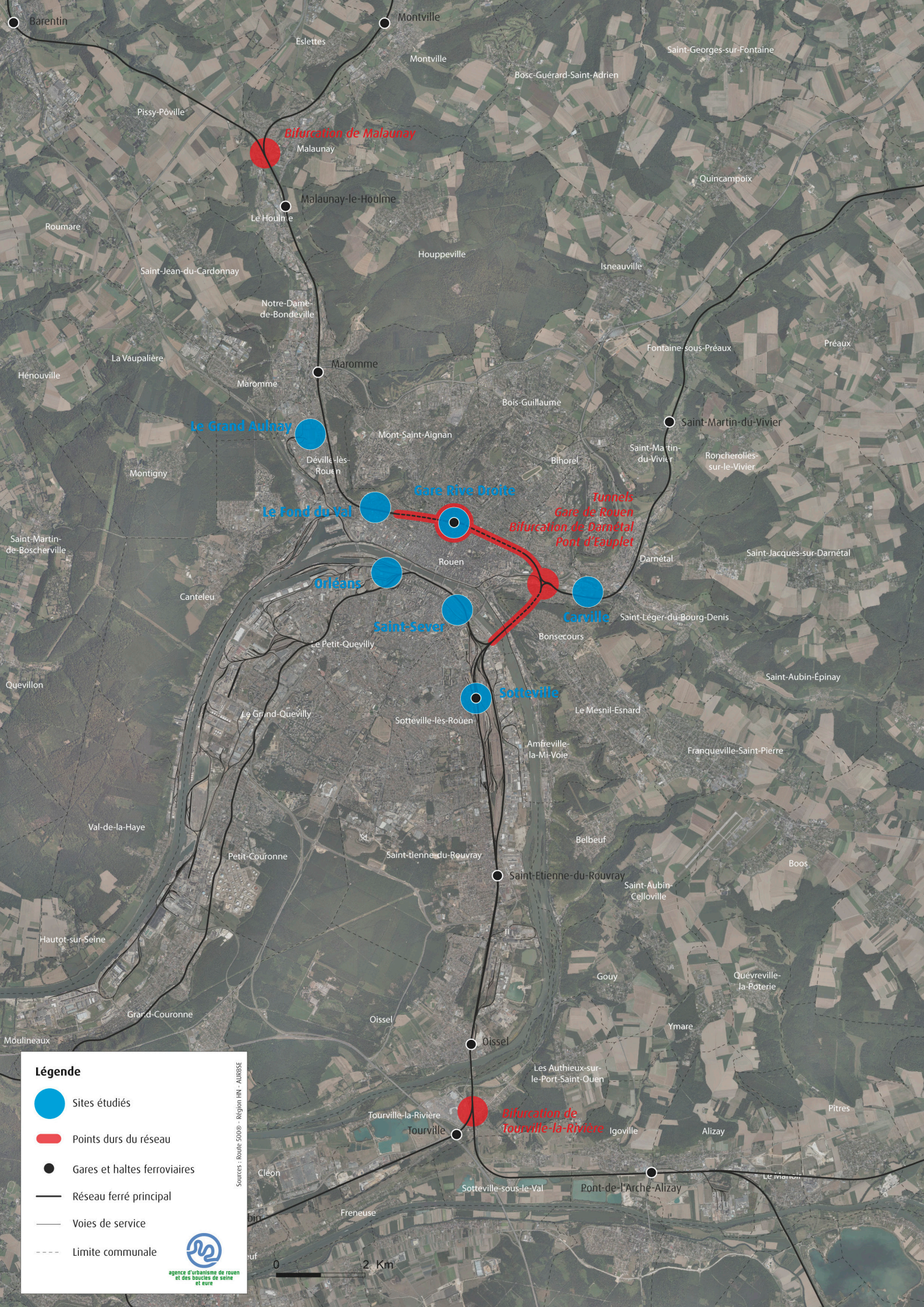
> Le choix de l'implantation : Saint-Sever ou Sotteville
> Le projet urbain associé à la gare : quel contenu et sur quel périmètre
> La desserte en transports collectifs et la construction du pôle multimodal
> Le positionnement tertiaire du quartier de gare
> Le fret ferroviaire
> Un projet indispensable quelle que soit l'issue de la LNPN

2. Les conditions à réunir page 11

> La maîtrise du foncier
> L'acceptabilité du projet
> Une gouvernance coordonnée
> Une vision stratégique d'ensemble et maîtrisée à l'échelle de l'agglomération
> Une vision globale de l'évolution du réseau de transports collectifs urbain et périurbain de l'agglomération
> Les études complémentaires sur la faisabilité technique

Les éléments incontournables avant la mise en service page 17

Recensement des études réalisées page 19


Barentin
Montville
Eslettes
Montville
Saint-Georges-sur-Fontaine
Bosc-Guérard-Saint-Adrien
Pissy-Pôville
Bifurcation de Malaunay
Malaunay
Quincampoix
Malaunay-le-Houlme
Le Houlme
Roumare
Houppeville
Isneauville
Saint-Jean-du-Cardonnay
Notre-Dame-de-Bondeville
Fontaine-sous-Préaux
Préaux
La Vaupalière
Hénouville
Maromme
Maromme
Bois-Guillaume
Le Grand Aulnay
Mont-Saint-Aignan
Saint-Martin-du-Vivier
Déville-lès-Rouen
Bihorel
Saint-Martin-du-Vivier
Roncherolles-sur-le-Vivier
Montigny
Gare Rive Droite
Le Pont du Val
Tunnels
Gare de Rouen
Bifurcation de Darnétal
Pont d'Eauplet
Saint-Martin-de-Boscherville
Rouen
Darnétal
Saint-Jacques-sur-Darnétal
Orléans
Canteleu
Carville
Saint-Léger-du-Bourg-Denis
Saint-Sever
Bonsecours
Le Petit-Quevilly
Quevillon
Saint-Aubin-Épinay
Sotteville
Le Grand-Quevilly
Sotteville-lès-Rouen
Le Mesnil-Esnard
Amfreville-la-Mi-Voie
Franqueville-Saint-Pierre
Val-de-la-Haye
Belbeuf
Petit-Couronne
Saint-tienne-du-Rouvray
Boos
Saint-Etienne-du-Rouvray
Saint-Aubin-Celloville
Hautot-sur-Seine
Gouy
Quévreville-la-Poterie
Grand-Couronne
Oissel
Ymare
Moulineaux
Oissel
Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen
Pitres
Tourville-la-Rivière
Bifurcation de Tourville-la-Rivière
Igoville
Alizay
Tourville
Cléon
Le Manoir
Sotteville-sous-le-Val
Pont-de-l'Arche-Alizay
Freneuse
0
2 Km
Légende
Sites étudiés
Points durs du réseau
Gares et haltes ferroviaires
Réseau ferré principal
Voies de service
Limite communale
Sources : Route 500® - Région HN - AURBSE
agence d'urbanisme de rouen et des boucles de seine et eure

1
Les éléments stratégiques du projet

Le choix de l'implantation : Saint-Sever ou Sotteville

Parmi sept sites étudiés en 2004-2005 au regard d'une analyse multicritère[1] dont les sites de Saint-Sever et Sotteville faisaient partie, les acteurs politiques se sont prononcés, dès la fin 2005, en faveur d'une localisation de la gare d'agglomération sur le site de l'ancienne gare de Rouen Saint-Sever, indissociable d'un tunnel sous-fluvial.

Cette décision a alors motivé une modification, effective en 2007, du Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf, document de planification porteur de la nécessité de créer une nouvelle gare d'agglomération.

La position en faveur du site de Saint-Sever a été confortée par la concertation des milieux socio-économiques, des associations et du grand public, menée en 2008-2009[2].

Les principaux arguments développés en faveur du site de Saint-Sever, outre le fait qu'il permet de réaliser la gare nouvelle hors exploitation, sont les suivants :

- il s'agit d'un site positionné dans la centralité urbaine, au plus près des emplois et des habitations, réduisant ainsi les ruptures de charge pour nombre d'usagers ;
- le site, bien desservi par l'infrastructure viaire, peut devenir un pôle multimodal par le développement du réseau de transports en commun de l'agglomération et des liaisons périurbaines (tram-train) ;
- il renferme nombre d'atouts, dont sa situation en bord de Seine, pour générer un nouveau quartier mixte, très emblématique, visant plus spécifiquement l'accueil de fonctions métropolitaines supérieures et entraînant dans sa mouvance les autres projets locaux (Luciline, éco-quartier Flaubert, 100 mètres de ville en plus) de « Seine Cité » ;
- le tunnel sous-fluvial permet une désaturation effective du réseau entre Sotteville-lès-Rouen et Malaunay, ce qui est indispensable pour que l'activité fret puisse se développer.

Le projet urbain associé à la gare : quel contenu et sur quel périmètre ?

Lors de la phase de concertation menée en 2008-2009, un projet pour le devenir du quartier de la future gare a été présenté. Ce projet découlait d'une étude de pré-programmation du quartier et du pôle multimodal[3], elle-même alimentée par une étude sur le potentiel de

Lors du débat public sur la LNPN, le maître d'ouvrage RFF a présenté deux scenarii de localisation de la gare, Saint-Sever et Sotteville, en affirmant toutefois sa préférence pour l'implantation à Saint-Sever. La majorité des acteurs concernés par ce projet ont réaffirmé leur attachement à la localisation de la gare sur le site de Saint-Sever. Ce choix doit être officialisé d'une façon ou d'une autre en 2012.

Sites étudiés et points durs du réseau

1 MTI CONSEIL - Etudes de valorisation du réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine Rouen-Elbeuf. Gare d'agglomération, phases A, B, C, D. 2004-2005

2 LA CREA - RÉGION HAUTE NORMANDIE. Concertation sur le projet de nouvelle gare à Rouen 2008-2009. Bilan global de la concertation. 2010.

3 DUBUS-RICHEZ/PARTENAIRES DEVELOPPEMENT/SETEC INTERNATIONAL. Études sur la nouvelle gare et l'évolution de l'agglomération Rouen-Elbeuf. 2007-2010.

développement économique du site[4] et une étude sur la mutabilité du quartier[5].
Sur le contenu, la programmation proposait la réalisation de 100 000 à 150 000 m² de bureaux, 1 500 logements, des équipements et services divers dans un projet emblématique en lien étroit avec les bords de Seine, le parvis de la gare constituant un lieu privilégié de rencontre et de lien social. Deux implantations pour l'équipement gare étaient retenues : l'une sur les terrains de l'ex-Sernam (option plébiscitée lors de la concertation), l'autre sous le cours Clemenceau.
Des études complémentaires menées en 2010-2011 par La CREA sur le potentiel de développement économique d'une gare positionnée sur la LNPN[6], ont confirmé qu'il y avait place à Rouen pour un quartier d'affaires sur le site de Saint-Sever, articulé avec les autres projets pour constituer ainsi le projet global de « Seine Cité ».
Sur les principes d'aménagement, le site de Saint-Sever se situe dans la centralité, à proximité de la cité administrative, du centre commercial Saint-Sever, du centre historique de Rouen et en bordure de Seine. Les premières esquisses[7] du projet prévoyaient un aménagement sur dalle de façon à assurer une liaison entre le cours Clemenceau et les voies sur berges, dans le respect de la trame viaire existante. Elles prévoyaient aussi, pour un projet qui se veut ambitieux, une densité relativement élevée (COS de 3), sans exclure de rechercher la hauteur et/ou de construire sur les quais. Enfin, elles proposaient de créer d'emblée des continuités, notamment avec l'Île Lacroix.
Le périmètre d'étude comprenait le site pressenti pour accueillir la gare, élargi aux quartiers environnants et délimité par la Seine jusqu'au boulevard de l'Europe et par l'avenue Joffre jusqu'au pont d'Eauplet à Sotteville-lès-Rouen.

Ce périmètre de réflexion, validé en son temps par les décideurs locaux devra être précisé, voire redéfini, au regard de l'avancée des études sur la LNPN et des évolutions de contexte, en particulier le projet de réaménagement des quais bas rive gauche de la ville de Rouen et le projet « Seine Cité » de La CREA.
Plus globalement, le projet urbain, mis en sommeil depuis 2009 devra être poursuivi et repensé dans son articulation avec la LNPN. La reprise de la programmation dans les années 2012-2013, assortie d'une nécessaire concertation à réactiver, permettrait d'envisager la phase de maîtrise d'œuvre sur la période 2014-2019.

La desserte en transports collectifs et la construction du pôle multimodal

L'étude de pré-programmation du pôle multimodal de la gare[7], alimentée par l'étude de pré-programmation du bâtiment voyageurs[8], a produit des éléments qui ont été présentés dans la phase de concertation de 2008-2009.
En 2010, La CREA a mené une étude sur la desserte en transports en commun de la future gare[9]. Cette étude, outre le fait de déterminer les besoins et de comparer les possibilités de desserte des deux scenarii de localisation de la gare (Saint-Sever et Sotteville), a permis de repenser les modalités du réseau de transports en commun à l'échelle de l'agglomération aux horizons 2025 et 2040. Elle n'a toutefois pas fait l'objet d'une validation par les élus.

4 PLC DEMETER/SEMAPHORES/AID OBSERVATOIRE. Étude sur le développement économique et l'immobilier. Phases 1 et 2. 2007-2008.

5 SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOT DE L'AGGLOMÉRATION ROUEN-ELBEUF. Étude de mutabilité du quartier de la future gare d'agglomération. 2007.

6 DTZ. Étude d'analyse comparée des sites d'implantation de la nouvelle gare d'agglomération. 2011.

7 DUBUS-RICHEZ/PARTENAIRES DÉVELOPPEMENT/SETEC INTERNATIONAL. Études sur la nouvelle gare et l'évolution de l'agglomération. 2007-2010.

8 PARVIS. Gare d'agglomération de Rouen. Pré-programme du bâtiment voyageurs. 2007.

9 TTK. Étude sur la desserte en transports en commun de la nouvelle gare de Rouen. 2010.

S'agissant des besoins, l'étude a montré la nécessité d'une desserte directe du centre ville, rive droite comme rive gauche, et des communes aujourd'hui bien desservies : Mont-Saint-Aignan, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Grand-Quevilly, Petit-Quevilly. Elle a également proposé une desserte à moins de vingt minutes de tous les secteurs urbains de l'agglomération, une desserte efficace des principaux pôles d'emploi et des grands équipements, ainsi que de l'éco-quartier Flaubert. Enfin, elle a insisté sur la nécessité d'un mode lourd avec fréquence à quatre minutes, le besoin quantitatif étant estimé à 18 000 voyageurs/jour. Sur cette base, le scénario long terme propose quatre lignes de tramway et six lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), la gare étant desservie par six lignes structurantes.
Les modalités d'articulation entre les réseaux urbain et périurbain (cf. page 14) doivent également être intégrées aux réflexions sur le pôle multimodal. Son dimensionnement reste à concevoir sur la base du schéma long terme des transports collectifs validé, du choix quant à l'intégration ou non de la gare routière à la gare d'agglomération et d'un approfondissement de la pré-programmation du bâtiment voyageurs.

La définition du pôle multimodal, la construction et la validation d'une stratégie en matière de desserte en transports collectifs, à différents horizons temporels, seront à mener en 2012-2013 pour une programmation du pôle multimodal en 2014-2015 et une enquête publique en 2016-2017. Ces éléments s'intègrent au Plan de Déplacements Urbains de La CREA en cours d'élaboration.

Le positionnement tertiaire du quartier de gare

Les études menées en 2008[10], dont les éléments ont été soumis à la concertation, avaient pour objet d'évaluer l'opportunité d'une offre tertiaire de qualité dans le sillage de la nouvelle gare. Une première approche, s'appuyant en particulier sur le constat d'un marché immobilier de bureaux sous-dimensionné par rapport à d'autres agglomérations de taille comparable, concluait à la possibilité de réaliser 100 000 à 150 000 m². Et cela à condition que le quartier gare soit bien affirmé comme le cœur de l'agglomération ayant pour effet d'entraîner dans son sillage les autres projets (Luciline, Seine Ouest, Flaubert), sur lesquels créer une offre complémentaire, mais non concurrente.
Ces éléments ont été, depuis, confirmés par une étude engagée par La CREA[11] qui a, en outre, souligné la concurrence importante d'autres projets autour de gares dans le bassin parisien et l'obligation, de ce fait, d'afficher dès l'origine une « ambition d'excellence » susceptible de différencier ce quartier.
De plus, l'étude a confirmé la nécessité d'anticiper en livrant au moins 20 000 m² trois ans avant la mise en service de la gare et en visant, dans un premier temps, l'accompagnement d'une croissance endogène et le renforcement des spécificités économiques locales.

Les études tertiaires devront être approfondies en 2012-2013, et porter sur l'ensemble des projets de l'agglomération, de manière à déboucher sur une stratégie claire et pérenne en matière d'offre tertiaire et d'actions d'accompagnement.

10 PLC DEMETER/SEMAPHORES/AID OBSERVATOIRE. Étude sur le développement économique et l'immobilier. 2008.

11 DTZ. Étude d'analyse comparée des sites d'implantation de la nouvelle gare d'agglomération. 2011.

Le fret ferroviaire

La question du fret, dans l'objectif de son développement, a été étudiée par RFF dans le cadre de la LNPN. Parallèlement, le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR), réalisant son Schéma Directeur d'Évolution des Infrastructures Ferroviaires, a engagé en 2011 une étude[12] visant à réaliser un état des lieux de l'existant et à identifier les interactions entre les circulations du fret et les projets LNPN et tram-train.

L'étude a montré que la LNPN devrait permettre le développement du fret du fait du report du trafic voyageurs sur la nouvelle infrastructure, libérant ainsi des sillons sur l'infrastructure actuelle. Ceci n'est vrai que dans l'hypothèse de localisation de la gare à Saint-Sever avec tunnel sous-fluvial et si l'infrastructure de liaison vers Paris n'est jamais partagée.

La position du site de Sotteville participe à la saturation du viaduc d'Eauplet utilisé par le trafic voyageurs et par le fret. La réouverture de la ligne Serqueux-Gisors permettra le contournement de Rouen, mais est indissociable de la libération de sillons sur la ligne historique compte tenu des trafics fret attendus.

Enfin, l'étude attire l'attention sur les conséquences d'un phasage de la LNPN. Une réalisation de la section Paris-Mantes, sans autre aménagement, ne permettrait pas de faire cohabiter les trafics fret et voyageurs entre Mantes et Rouen. Il faudrait donc trouver des solutions de contournement de la section Oissel-Mantes. La création d'un accès sud au GPMR permettrait d'envisager un itinéraire pour rejoindre Paris via Moulineaux, Evreux, Mantes et un accès à « la route du blé » (Evreux, Dreux, Chartres, Orléans) dans le cadre de sa réouverture.

La question du fret et de son développement ultérieur nécessite de rester attentif à la prise en compte de ses fonctionnalités dans l'implantation de la gare, dont la desserte du GPMR.

Un projet indispensable quelle que soit l'issue de la LNPN

Sans anticiper de quelque manière que ce soit les décisions qui seront prises à l'issue du débat public, la question mérite d'être posée. La réflexion et le débat concernant la ligne nouvelle ont certes replacé le projet de gare d'agglomération de Rouen dans un contexte plus large, mais pour autant, il serait erroné de considérer que la réalisation de la gare d'agglomération est indissociable de celle de la ligne nouvelle.

Les études menées sur le sujet depuis 2003 sont bien antérieures à l'émergence du projet de LNPN, les responsables locaux ayant pris la mesure de la saturation du nœud rouennais qui constitue l'un des points durs sur la ligne, pour le trafic voyageurs et pour le trafic marchandises. Par ailleurs, toutes les études ont démontré l'incapacité de la gare actuelle, positionnée entre deux tunnels, à évoluer. L'agglomération se doit d'avoir une gare nouvelle.

Il y a donc urgence, pour les acteurs locaux, à s'organiser pour porter le projet de gare dans la durée, définir les responsabilités en matière de maîtrise d'ouvrage et arrêter les modalités de financement.

12 ARCADIS. Établissement du Schéma Directeur d'Évolution des Infrastructures Ferroviaires (SDEIF). Mai 2011.

2
Les conditions à réunir

La maîtrise du foncier

Le projet de gare, pensé comme moteur d'un quartier urbain mixte, mais à forte connotation tertiaire, nécessite une libération de foncier bien supérieure à ce qui serait nécessaire uniquement pour l'emprise du bâtiment voyageurs. Par ailleurs, c'est un projet qui s'inscrit sur une période longue (au moins 20 ans) et qui appelle donc à anticiper et à saisir les opportunités qui se présentent.

La question de la maîtrise foncière a été abordée en 2007 sur la base de l'étude de mutabilité[13]. Celle-ci a montré l'évolution rapide de ce quartier depuis une vingtaine d'années et l'urgence à mettre en place une procédure pour réserver le foncier et stabiliser les prix, faute de quoi, les opportunités foncières deviendront de plus en plus rares et les coûts prohibitifs. Une concertation informelle à trois (ville de Rouen, Région Haute-Normandie et Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf) a permis à la ville de Rouen d'effectuer un certain nombre de préemptions dans le cadre du Droit de Préemption Urbain (DPU). Cette concertation informelle s'est arrêtée en 2008.

La maîtrise du foncier reste aujourd'hui d'une brûlante actualité, même si le portage n'est pas encore déterminé, pas plus que la maîtrise d'ouvrage du projet global. La promotion privée (Nexity, Kauffman & Broad, Icade..) se plaçant dans une attitude d'anticipation, a récemment investi le quartier, y compris rue Desseaux sur des lieux possiblement utiles pour la réalisation de la gare elle-même et de ses abords.

L'acceptabilité du projet

Le projet de gare d'agglomération, complexe et pluriel, implique que l'ensemble de ses composantes soient expliquées et comprises, que les évolutions à venir soient le plus possible anticipées, et que la population et les acteurs socio-économiques, conjointement avec les décideurs politiques, en soient les porteurs.

C'est dans cet esprit qu'a été organisée en 2008-2009, la concertation sur le projet et sur les modifications attendues dans certains quartiers[14], en particulier Saint-Sever et gare Rouen-Rive Droite.

Cette concertation s'est déroulée en trois phases ciblant les acteurs socio-économiques et institutionnels, les associations et les conseils de quartier de Rouen et le grand public[15]. Elle a mis en évidence un fort intérêt pour le projet, perçu à la fois comme une réponse à une réelle attente d'amélioration des services ferroviaires et comme une opportunité de dynamique économique et urbaine.

La demande d'amélioration rapide de la ligne Paris - Le Havre a été unanimement partagée et la majorité des participants a convenu de

Il est donc opportun, en 2012, d'actualiser l'étude de mutabilité et, sur la base d'un périmètre à valider (cf pages 7-8, *Le projet urbain associé à la gare*), de définir une politique d'intervention foncière, qui prendrait en compte des enjeux distincts :
- le site ferroviaire,
- les propriétés publiques qui l'environnent,
- la bande urbaine directement contigüe au site ferroviaire,
- des opportunités plus ponctuelles à saisir au sein du quartier.

13 SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOT DE L'AGGLOMÉRATION ROUEN-ELBEUF. Étude de mutabilité du quartier de la future gare d'agglomération. 2007.

14 TERRITOIRES SITES ET CITÉS. Étude de définition de l'avenir du site de la gare de Rouen Rive Droite et de son quartier. 2009.

15 LA CREA - RÉGION HAUTE-NORMANDIE. Concertation sur le projet de la nouvelle gare de Rouen 2008-2009. Bilan global de la concertation. 2010.

la nécessité de créer une nouvelle gare. Le positionnement à Saint-Sever n'a pas été remis en cause dès lors qu'il était assorti d'une bonne desserte par les transports en commun. Une nette préférence a été exprimée en faveur du site de l'ex-Sernam, jugé moins impactant en terme de nuisances et d'expropriations que le site du cours Clemenceau. Si la perspective d'un quartier d'affaires a séduit certains, d'autres ont vu dans la proximité de Paris un handicap à la création d'emplois tertiaires stratégiques. Mais tous se sont accordés sur la nécessité de mettre en place une politique foncière adaptée, une information précoce et régulière des riverains et des commerçants, et d'insérer ce projet dans une stratégie économique et urbaine globale.
Le devenir de la gare Rouen-Rive Droite et de son quartier a suscité des craintes : éloignement physique par rapport à la future gare, impact sur les commerces, impact sur les prix de l'immobilier... Une demande forte s'est exprimée en faveur d'un approfondissement de la réflexion et d'une anticipation de l'évolution du quartier.

La concertation s'est achevée fin 2009. À l'approche de la mise en place de La CREA, et de la dissolution du Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, jusque là porteur du projet aux côtés de la Région, le bilan de la concertation n'a pas fait l'objet d'une validation par les acteurs concernés. Pour autant, le travail de fond mené, notamment dans le cadre d'ateliers, a suscité non seulement de l'intérêt mais une réelle appropriation du projet dans sa globalité. Mais en l'absence, depuis fin 2009, de messages sur les modalités de mise en œuvre du projet et sur son évolution, notamment dans le cadre de la LNPN, l'enthousiasme manifesté risque d'avoir cédé la place au scepticisme, voire à des frustrations.

Pour asseoir sa crédibilité et favoriser sa faisabilité, le projet ambitieux de la gare d'agglomération et du quartier qui lui est associé nécessitera un portage fort par les élus et décideurs locaux, par les acteurs socio-économiques, mais aussi une appropriation par le grand public. Cela nécessite la mise en place d'un processus continu d'information et de concertation dès 2012.
Dans ce cadre, il est urgent, pour répondre aux inquiétudes qui s'étaient manifestées, d'approfondir les réflexions sur le devenir de la gare Rouen Rive Droite et sur une future utilisation du bâtiment, dans un contexte où la dimension ferroviaire, bien que très réduite, peut être conservée.

Une gouvernance coordonnée

En 2008 et 2009, une mission exploratoire pour dégager des orientations possibles de montage juridico-financier du projet a été menée[16]. En effet, compte tenu de la complexité du projet, des multiples maîtrises d'ouvrage qu'il sous-tend, de son inscription dans un temps long et de la nécessité néanmoins de l'appréhender dans sa totalité, la création d'une structure *ad-hoc* a rapidement été perçue comme une évidence.
Parmi les différentes formes juridiques recensées, deux ont particulièrement été étudiées : l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) et le Syndicat Mixte.
Le souhait exprimé par RFF de ne pas participer à une maîtrise d'ouvrage commune a fragilisé l'hypothèse de l'EPA qui n'a de sens que

16 EGIS Conseil. Orientations de montage juridico-financier du projet. 2008.

parce qu'il y a une conjonction forte des projets ferroviaires et urbains. La vingtaine d'hectares autour de la gare n'est pas suffisante pour justifier un EPA.
La solution du Syndicat Mixte qui regrouperait les collectivités et aurait dans un premier temps pour mission les études et la gestion du foncier, a été incomplètement analysée, notamment dans les relations à formaliser avec RFF et SNCF.
La réflexion sur la gouvernance du projet s'est arrêtée en mars 2009, sans qu'aucune décision n'ait été prise.
Aujourd'hui, le contexte est certes différent du fait du projet de LNPN. Mais la réflexion en cours sur l'« Axe Seine » qui inclut une forme de portage à mettre en place pour fédérer l'ensemble des acteurs concernés, ne doit pas occulter la nécessité, pour le projet spécifique de la gare d'agglomération, d'asseoir un mode d'organisation adapté et offrant une sécurité juridique.
Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence du trafic voyageurs fait peser de réelles incertitudes sur l'infrastructure et le rôle des opérateurs ferroviaires. Ce contexte incertain ajoute encore à la nécessité d'une organisation au plan local à même de porter la négociation, de façon solide.

La question de la gouvernance du projet de gare dans sa globalité est plus que jamais d'actualité. La démarche partenariale mise en place en 2003, tant au plan technique qu'au plan politique, qui a très bien fonctionné jusqu'en mars 2009 n'existe plus et est totalement à reconstruire. Toutefois, elle devra être redéfinie au regard des évolutions de contexte, RFF assurant aujourd'hui la maîtrise d'ouvrage du projet national de ligne nouvelle.

Une vision stratégique d'ensemble et maîtrisée à l'échelle de l'agglomération

La nouvelle gare et le projet urbain qui lui est associé impacteront fortement les logiques selon lesquelles fonctionnait l'agglomération. L'étude de pré-programmation du projet urbain autour de la gare menée en 2007-2010, a apporté un certain nombre de pistes de réflexion. La gare et la requalification du quartier Saint-Sever, tout en développant une identité qui leur soit propre, devront s'intégrer dans le territoire de l'agglomération. Cette intégration passe par l'affirmation d'une gare « cœur de ville », facilement reconnaissable, l'inscription du projet en tant que moteur des autres projets (Luciline, éco-quartier Flaubert...) et par sa connexion aux quartiers environnants en terme de trame, de formes urbaines, mais aussi de services et d'équipements.
Par ailleurs, l'horizon temporel de mise en service de la gare, envisagé entre 2020 et 2025, proche du calendrier prévisionnel concernant les premières livraisons d'îlots habitables dans l'éco-quartier Flaubert (2017), impose une stratégie de commercialisation parfaitement coordonnée.

Dès lors, le projet de ville et d'agglomération est à repenser dans une vision stratégique globale et lisible, parfaitement maîtrisée dans le temps, dont la gare et son quartier sont les moteurs.
Cette vision stratégique, tout en affirmant fortement la réouverture de la ville sur la Seine, impactera les différents documents de planification et de programmation : SCoT, PDU, PLU. Ceux-ci devront, à la fois permettre la prise en compte des indispensables évolutions du projet sur un temps long, et être porteurs des « invariants » du projet.

Une vision globale de l'évolution du réseau de transports collectifs urbain et périurbain de l'agglomération

Toutes les études ont montré que l'un des enjeux majeurs de la future gare résidait dans l'intermodalité : l'objectif est de renforcer la part modale des modes alternatifs à l'automobile, aujourd'hui quasiment équivalents dans le contexte de la gare rive droite (un tiers d'usagers accèdent à la gare ou en repartent en voiture, un tiers à pied, un tiers en transports en commun)[17].

L'étude de pré-programmation a insisté sur la nécessité de retrouver l'ensemble des fonctionnalités transport sur un espace compact, et ce afin de limiter les distances à parcourir.

S'agissant des transports urbains, si la logique d'un corridor Nord-Sud et d'un corridor Est-Ouest pour la desserte de la gare semble incontournable, il paraît difficile de mener une réflexion qui ne soit pas parfaitement connectée à une vision globale de l'évolution du réseau à long terme (réorganisation ? nouvelles lignes ? mode tramway ou BHNS ?...). L'étude menée en 2011 par TTK pour le compte de La CREA, pourrait utilement servir de base à cet exercice aujourd'hui. Cette réflexion doit être intégrée au projet de développement du réseau de transport périurbain (par exemple, la question de l'organisation et de la hiérarchisation des réseaux à une échelle élargie, l'intégration ou non de la gare routière dans le pôle multimodal ou le rabattement sur les réseaux lourds urbains et périurbains).

L'élaboration d'un schéma stratégique d'évolution des réseaux urbain et périurbain sur le long terme doit se faire de façon coordonnée et dans un cadre partenarial.

Les études complémentaires sur la faisabilité technique

Concernant la gare, plusieurs études techniques ont été menées depuis 2003, dont une sur l'exploitation et les infrastructures ferroviaires, et une autre sur la faisabilité du tunnel sous-fluvial[18].

Concernant cet ouvrage, c'est la solution d'un tunnel bi-foré qui a été préconisée.

S'agissant du tracé de l'infrastructure ferroviaire, deux variantes existent, l'une sur les quais avec la gare sur l'emprise de l'ex-Sernam, l'autre sur Clemenceau, avec la gare sous le cours.

Le choix entre ces deux variantes reste ouvert et les études complémentaires s'intègrent dans l'approfondissement du projet LNPN mené par RFF.

17 SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOT DE L'AGGLOMÉRATION ROUEN-ELBEUF. Enquête auprès des usagers de la gare Rouen rive droite, 15, 16 et 17 mars 2007. 2007.

18 INEXIA. Étude des infrastructures ferroviaires de la future gare d'agglomération. 2007.

ARCADIS. Expertise sur la faisabilité technique et les coûts de réalisation d'un tunnel ferroviaire. 2006.

Concernant l'interconnexion entre transports urbains et périurbains, les études réalisées jusqu'en 2010[19] visaient à élaborer un schéma du réseau des services périurbains et urbains à long terme. Elles ont permis d'identifier comme principal axe de déplacements Yvetot-Barentin-Rouen-Elbeuf. Dès lors, des scenarii comparatifs ont été établis. Deux variantes pour la liaison Rouen-Elbeuf ont été étudiées, l'une par l'Est, l'autre par l'Ouest.
À ce stade, le choix entre les deux scenarii n'a pas été fait. Les études devront être approfondies en tenant compte du nouveau contexte, à savoir les variantes étudiées par RFF dans le cadre du projet LNPN.

Des études fines sont à mener sur les risques de circulation en zone SEVESO et sur l'utilisation des tunnels et leur possible mise au gabarit et aux normes (scenario Ouest), sur la circulation du tram-train sur les axes RFN chargés, sur l'insertion du tram-train à Saint-Aubin-lès-Elbeuf, sur la traversée de la Seine pour rejoindre Elbeuf (scénario Est), sur l'insertion urbaine du tram-train à Elbeuf...

Concernant enfin l'aménagement du site de l'ex-Sernam et des propriétés foncières longeant la rue Desseaux, une investigation en matière de pollution/dépollution, comme l'avait envisagée en 2009 la ville de Rouen, est indispensable.

Compte tenu des délais, il convient dès 2012 d'engager un diagnostic et des investigations, notamment sur l'emprise de l'ancienne station Shell, sur celle de l'ancienne activité Francia Hoval et sur les terrains appartenant à la SNCF et à la Matmut.

19 EGIS Rail. Étude transports collectifs. 2008-2010.

Les éléments incontournables avant la mise en service

Dans l'hypothèse d'une décision favorable à l'issue du débat public qui s'est achevé le 3 février 2012, l'échéance de mise en service de la LNPN annoncée par RFF est 2022-2023, ce qui implique la prise du décret de Déclaration d'Utilité Publique en 2017.
La mise en service de la gare d'agglomération se situe par conséquent dans la même temporalité.

La mise en service de la gare ne peut s'envisager sans qu'aient été anticipées et réalisées *a minima* :
- la desserte, par un Transport en Commun en Site Propre structurant, de la gare et potentiellement de son quartier,
- l'amorce de réalisation du quartier associé à la gare avec, comme l'ont préconisé les différentes études, l'offre à la commercialisation de 20 000 m² de bureaux trois ans au moins auparavant.

Le temps est donc compté.
La première action urgente consiste à statuer sur la forme que doit revêtir la gouvernance du projet pris dans sa globalité et à la mettre en œuvre. Pour ce faire, il importe de « recréer » un comité de pilotage regroupant les acteurs concernés par le projet, lui-même s'appuyant sur un comité technique partenarial.

Mais dans le même temps, certaines actions doivent pouvoir être engagées et menées en parallèle dès à présent, sans attendre la mise en place officielle de la gouvernance :
- une veille permanente sur les transactions foncières intervenant à l'intérieur du périmètre prédéfini en 2007, quitte à ce que celui-ci soit, par la suite, étendu et/ou précisé. La réflexion sur la procédure à privilégier pour la maîtrise du foncier (Droit de Préemption Urbain ou Zone d'Aménagement Différé) doit être approfondie.
- l'élaboration d'une stratégie de développement du réseau de transport en commun urbain et périurbain, en lien avec la programmation du pôle multimodal de la gare, avec un phasage opérationnel permettant une desserte performante de la gare à son ouverture.
- la reprise de la concertation avec les milieux institutionnels et le grand public, ne serait-ce que pour les informer largement de l'évolution du projet à la suite du débat public sur la LNPN et de l'engagement des acteurs locaux en faveur du site de Saint-Sever.

Recensement des études réalisées

Études de valorisation du réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine de Rouen-Elbeuf

> Études de faisabilité et d'opportunité

MTI Conseil – Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie
Gare d'agglomération
Phase A : 32 p., janvier 2004. Phase B : 76 p., juin 2005. Phase C : 99 p., juillet 2005. Phase D : 41 p., octobre 2005.

SEMALY – Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie
Capacité et exploitation
Phase A : 41 p., juillet 2004. Phase B : 71 p., février 2005. Phase C : 53 p., août 2005. Phase D : 67 p., août 2005.

SYSTRA – Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie
Système Tram-Train
Phase A : 68 p., janvier 2005. Phase B : 45 p., avril 2005. Phase C/D : 35 p., septembre 2005.
Les études de faisabilité et d'opportunité pour l'implantation d'une nouvelle gare d'agglomération menées dès 2004, en analysant les principaux éléments sociodémographiques et urbanistiques, aboutissent au choix de six sites potentiels, en plus de la gare Rouen-Rive Droite actuelle. Ces études, intégrées à celles menées sur l'exploitation par SEMALY et sur le système tram-train par SYSTRA, ont permis d'aboutir à une analyse multicritère de scenarii dits « intégrés » permettant la comparaison en fonction des thèmes étudiés (scenarii tram-train, capacité du réseau, insertion, accessibilité...).

ARCADIS – Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie
Expertise sur la faisabilité technique et les coûts de réalisation d'un tunnel ferroviaire
47 p., janvier 2006.
En se basant sur les deux premiers sites retenus, gare d'Orléans et Saint-Sever, l'étude analyse la faisabilité technique d'un tunnel ferroviaire pour traverser la Seine et rejoindre l'infrastructure existante en rive droite. Après une présentation du contexte géologique et géotechnique, l'étude parcourt les solutions techniques existantes pour la traversée du fleuve (tunnel foré ou immergé, bitube ou monotube...) et propose une estimation selon les types d'ouvrages et les variantes de tracés envisagés.

Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie
Résumé des études d'opportunité et de faisabilité 2003 - 2005
18 p., mai 2006.
Ce document retrace les études de faisabilité et d'opportunité et en synthétise les résultats obtenus. Il reprend les décisions du comité de pilotage qui ont permis d'aboutir au choix d'un site pour l'implantation de la nouvelle gare. En effet, des sept sites sélectionnés (gare Rouen-Rive Droite, Grand Aulnay, Fond du Val, Carville, gare d'Orléans, gare de Saint-Sever, gare Sotteville), ce sont les sites des anciennes gares Saint-Sever et Orléans qui ont d'abord été retenus. Le site de la gare d'Orléans sera en définitive abandonné du fait des contraintes techniques et le comité de pilotage ne retiendra que le site de Saint-Sever comme préférentiel pour la suite des études.

> Pré-études fonctionnelles

Les pré-études fonctionnelles visent à affiner les réflexions menées lors des études de faisabilité et d'opportunité effectuées de 2003 à 2006, sur la base du scenario retenu d'une implantation sur le site de Saint-Sever.

Ad'Hoc Research - Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie.
Résultats de l'enquête gare Rive Droite
135 p., mars 2007.
Analyse complète des résultats de l'enquête menée en gare de Rouen les 15, 16 et 17 mars 2007 auprès de 11 930 personnes présentes en gare.

Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf
Enquête auprès des usagers de la gare Rouen-Rive Droite, 15, 16 et 17 mars 2007
5 p., septembre 2007.
Synthèse des résultats de l'enquête menée par Ad'Hoc Research. Cinq thèmes sont présentés : la fréquentation de la gare ; les usagers de la gare ; les services utilisés et les services attendus en gare de Rouen-Rive Droite ; accéder et repartir de la gare ; l'origine et la destination des voyageurs.

Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf
Étude de mutabilité du quartier de la future gare d'agglomération
55 p., septembre 2007.
L'objectif de l'étude est d'apprécier les facilités ou difficultés d'évolution ou de mutation du quartier du point de vue de son urbanisme, de ses activités ou de son peuplement dans une perspective, soit d'évolution spontanée, soit d'intervention publique.

Parvis – SNCF
Gare d'agglomération de Rouen. Pré-programme du Bâtiment Voyageurs
85 p., novembre 2007.
Ce document constitue le pré-programme de l'opération. Il vise à analyser le secteur d'implantation de la nouvelle gare et à définir les besoins en termes de dimensionnement des services aux voyageurs et des services propres à la SNCF. Après un rappel du contexte et des données de cadrage, l'étude analyse l'existant en gare rive droite et établit un programme des besoins ainsi qu'une étude des sites d'implantation envisagés.

INEXIA – Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie
Étude des infrastructures ferroviaires de la future gare d'agglomération
Phase 1 : 48 p., décembre 2007. Phase 2 : 52 p., NC.
Cette étude constitue l'un des volets des pré-études fonctionnelles. Elle comprend, en première phase, une comparaison des rampes possibles pour le tunnel, des propositions de schémas d'exploitation, l'insertion de l'enveloppe de la gare en cohérence avec ces schémas, les premiers raccordements tram-train et propose une campagne de sondages géotechniques complémentaires. Des cinq variantes de positionnement étudiées, sur l'ancienne gare Saint-Sever ou à proximité, seuls trois scenarii sont retenus par le comité de pilotage en seconde phase (sur le site de l'ex-Sernam avec connexion au tunnel via les quais, sous le cours Clemenceau sur un seul plan de voie ou sur les quais le long de la Seine sur deux niveaux). En définitive, deux fuseaux de tracés sont étudiés et estimés (via les quais avec la gare à Saint-Sever (ex-Sernam), via le cours Clemenceau avec la gare en souterrain). Concernant l'ouvrage de franchissement, c'est le tunnel foré bitube qui est préconisé.

EGIS Conseil - Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie
Orientations de montage juridico-financier du projet. Note organisationnelle
18 p., janvier 2008.
Après avoir rappelé les spécificités du projet de gare d'agglomération, la note passe en revue les différentes structures juridiques possibles (établissement public, groupement d'intérêt public, groupement d'intérêt économique et association). Elle propose trois scenarii d'organisation.

PLC Demeter/Semaphores/AID Observatoire - Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie
Étude sur le développement économique et l'immobilier
Phase 1, 113 p., février 2007. Phase 2, 52 p., octobre 2008.
L'étude évalue l'opportunité de développement d'une offre tertiaire de qualité dans le sillage de la nouvelle gare d'agglomération. La phase 1 établit un diagnostic sur la base d'une expertise des potentiels, des contraintes et facteurs clés (benchmark) et des données économiques. La phase 2 propose des préconisations et des scenarii et un approfondissement du scenario retenu.

Territoires Sites et Cités - Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie.
Étude de définition de l'avenir du site de la gare de Rouen-Rive Droite et de son quartier
Phase 1 : 139 p., janvier 2009. Phase 2 : 67 p., juin 2009. Phase 3 : 89 p., septembre 2009.
La question-clé sous jacente à cette étude est de mesurer quel est le degré de dépendance du quartier de la gare au pôle d'échange. Le diagnostic est établi à partir d'une approche urbaine à différentes échelles, de l'échelle d'agglomération à l'échelle de la gare et d'une approche habitat. La phase 2 propose trois scenarii contrastés de réutilisation du bâtiment et la phase 3 aborde l'impact des scenarii sur les quartiers environnants.

EGIS Rail – Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie
Étude transports collectifs
Phase 1 : 99 p., janvier 2008. Phase 2 : 167 p., avril 2009. Phase 3 : 47 p., mars 2010. Phase 4 : 36 p., mars 2010.
Sur la base des corridors de déplacements principaux identifiés dans les études de faisabilité du système tram-train (Barentin-Rouen-Elbeuf), l'étude élabore un schéma du réseau des services périurbains et urbains à long terme. Elle constitue une analyse socio-démographique de l'aire d'étude, une évaluation de l'offre et de la demande de transport, ainsi que le montage des scenarii de liaisons Barentin – Rouen – Elbeuf en fonction des solutions techniques et d'exploitation envisagées. Au cours des différentes phases de cette étude, les logiques de fonctionnement des variantes sont regroupées (tram-train en urbain, sur plateforme TEOR ou sur RFN, par l'Est ou par l'Ouest...), les scenarii sont optimisés et comparés (potentiel de desserte, fréquentation, insertion, impact urbain...) pour aboutir à quatre solutions qui sont l'objet d'une analyse multicritère et dont les coûts sont estimés.

La CREA – Région Haute-Normandie
Synthèses - Vers une nouvelle gare à Rouen
Étude de la desserte périurbaine Barentin – Rouen - Elbeuf
24 p., septembre 2010.
Étude du projet urbain associé à la nouvelle gare
23 p., septembre 2010.
Étude du potentiel de développement économique associé à la nouvelle gare
24 p., septembre 2010.
Étude du devenir de la gare Rive Droite et de son quartier
19 p., septembre 2010.
Ces documents synthétisent les pré-études fonctionnelles menées jusqu'en 2010. Ils regroupent les principaux résultats de chacune des études, puis s'attachent aux enseignements tirés de la concertation et aux actions à mener dans chacun des thèmes abordés pour la poursuite du projet.

La CREA – Région Haute-Normandie
Concertation sur le projet de la nouvelle gare à Rouen 2008-2009. Bilan global de la concertation
48 p., septembre 2010.
Le rapport aborde à la fois le bilan quantitatif (nombre de réunions, personnes présentes, ateliers, exposition, site internet...) et le bilan qualitatif avec la mise en évidence des thèmes débattus et des préoccupations exprimées.

Dubus-Richez/Partenaires Développement/SETEC International - Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, Région Haute-Normandie
Études sur la nouvelle gare et l'évolution de l'agglomération de Rouen-Elbeuf
Phase 1 : 26 p., décembre 2007. Phase 2 : 68 p., juin 2008. Phase 3 : 50 p., juillet 2010.
À partir d'un diagnostic urbain et d'un diagnostic transports, l'étude dégage des enjeux d'aménagement et des orientations. La phase 2 de l'étude aborde la programmation et le phasage du projet urbain, la programmation du pôle d'échange, ainsi que des tests de densité et d'insertion de la gare en fonction des trois scenarii de positionnement de la gare : ex-Sernam, quais et cours Clemenceau. La phase 3 précise des éléments de prescription/programmation en fonction de cinq objectifs : s'intégrer dans le territoire de l'agglomération rouennaise ; accéder à la gare et se déplacer dans le quartier ; affirmer la gare comme élément structurant du quartier ; équilibrer le projet entre habitat, emplois, services ; aménager des espaces publics et conforter la trame verte.

Études d'accompagnement du projet LNPN

Ces études s'inscrivent dans le prolongement des réflexions menées sur la nouvelle gare et de son intégration dans le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie. Elles viendront ainsi alimenter la constitution des documents de saisine de la Commission Nationale de Débat Public, puis du dossier du maître d'ouvrage, RFF, en vue de l'ouverture du débat public.

TTK – La CREA
Étude sur la desserte en transports en commun de la nouvelle gare
Phase 1 et 2 : 56 p., janvier 2011. Phase 3 : 43 p., janvier 2011.
Cette étude a pour objectif d'élaborer une vision stratégique du développement du réseau de transports collectifs urbain et périurbain, à différents horizons temporels, en lien avec la desserte de la nouvelle gare et en fonction des trois sites d'implantation retenus par RFF dans le cadre de la LNPN (Saint-Sever, Sotteville Sud et Sotteville Nord qui sera abandonné pour des raisons techniques avant la constitution du dossier du maître d'ouvrage). Elle comporte une analyse des déplacements et des besoins de transports et définit les modalités de l'évolution du réseau schématisé aux horizons 2025 et 2040. Elle compare enfin les différents scenarii envisagés sur la base d'une analyse multicritère (coûts, faisabilité, fréquentation, desserte...).

DTZ Consulting – La CREA
Étude d'analyse comparée des sites d'implantation de la nouvelle gare d'agglomération
Rapport, 56 p., mars 2011. Synthèse, 16 p., mars 2011.
Cette étude vise à comparer les sites potentiels d'implantation portés au débat public (Saint-Sever ex-Sernam et Sotteville) et à identifier le site permettant de répondre de façon optimale aux enjeux de transports et aux ambitions économiques portées par l'agglomération. Elle établit un diagnostic du contexte économique et un état des lieux du projet d'agglomération de La CREA et caractérise le projet rouennais face aux autres quartiers de gare du bassin parisien élargi. Elle rappelle les conditions nécessaires à la réussite du projet et propose une analyse comparée des deux sites portés au débat public à travers le potentiel économique, l'accessibilité, le coût, l'intégration urbaine et les échéances.

ARCADIS – Grand Port Maritime de Rouen
Établissement du Schéma Directeur d'Evolution des Infrastructures Ferroviaires (SDEIF)
Phase 2 : 68 p., mai 2011.
Suite à la prise de responsabilité de gestion des infrastructures ferroviaires, et afin de mener les investissements justifiés par une vision stratégique de l'évolution de ses besoins, le GPMR élabore un Schéma Directeur d'Évolution des Infrastructures Ferroviaires. L'étude s'inscrit dans ce contexte en réalisant un état des lieux de l'existant et des évolutions du Réseau Ferré Portuaire, ainsi que la définition d'un schéma directeur permettant d'établir un programme d'investissements aux horizons 2013 et 2020. Dans ce cadre, l'étude identifie aussi les interactions entre les circulations du fret et les projets LNPN et tram-train, ainsi que les opportunités que peut constituer le projet LNPN.

Crédit photo : Guillaume Laurent

agence d'urbanisme de rouen et des boucles de seine et eure
101, boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 - Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@aurbse.org

2011_016